tourism. Therefore, any development in the forest areas as well as of the tourist spots has to be done in coordination between the two Ministries, namely the Ministry of Environment and Forests and the Ministry of Tourism. Now, we have got a vast potential for eco-tourism in the States, particularly, in Karnataka. I would like to know, through you, Madam, from the Minister whether the Goverment has got any extensive plan to develop eco-tourism in this country. If it has got any plan, would the hon. Minister consider the inclusion of the State of Karnataka, which has got a vast potential. The forest area is full of eco-interest. Therefore, I would like to know from the hon. Minister whether the Government has got any plan, as for as the development of eco-tourism is concerned.

SHRI T.R. BAALU: Madam Deputy Chairperson, this is one of the thrust area of my Ministry. We, from the Ministry of Environment and Forests and the Ministry of Tourism, are interacting with each other. At the same time, I would like to inform the hon. Member that we have set up interpretation centres in the sanctuaries and national parks. For the time being, we are just educating the students, pilgrims and visitors through the interpretation centres. We will take up this project as early as possible.

***283. [Withdrawn]**

Battery Regenerator in the Railways

*284. DR. ARUN KUMAR SARMA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether the use of Gionatex Battery Regenerator, to enhance the life of batteries, was approved by Research Design and Standards Organisation (RDSO) to prevent recurring loss to the Railways;

(b) if so, when and the implications thereof;

(c) the details regarding its impact on life of batteries and the estimated annual financial gain on its introduction to the Railways;

(d) the time to be taken for actual implementation and the target fixed to do so;

(e) whether these regenerators are used extensively by the advance countries; and

(f) if so, the details therefor?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) to (f) A statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) to (f) The equipment has not been approved by Research Designs and Standard Organisation (RDSO). However, M/s. Mohata Overseas (Pvt. Ltd.) had approached RDSO for explaining the product which is claimed to enhance the life of batteries RDSO requested the firm to furnish the technical specifications, maintenance requirements, operating instructions, details fo performance feed back from the users etc. However, these details could not be submitted by the firm. In the meantime, the firm in consultation with RDSO and Alambagh shops Lucknow demonstrated the equipmet by reviving two coach sets of rejected batteries in workshops.These revived batteries were subjected to life cycle tests and could survive only 6—8 cycles as against normal about 21 cycles for new batteries. These regenerated batteries were put on field trials by Northern Railway in two coaches. The trials remained inconclusive as the batteries had to be replaced in less than a year.The firm was again requested by RDSO furnish the technical details, maintenance requirement, operating instructions, details of such system supplied so far, details of performance feedback from the users etc. However, these details are yet to be furnished by the firm. The firm subsequently made a presentation in Railway Board on 31.7.2002 wherein they were again requested to provide the technical details from Original Equipment Manufacturer (OEM), the names of the customers to whom the equipment was supplied and the performance certificate from the users so as to establish reasonably the claim made by them. Based on the details to be furnished by the firm, the issue will be examined by RDSO before taking a final decision in the matter.

DR. ARUN KUMAR SARMA: Madam, battery regeneration technology has been developed by many advanced countries. According to my information, the RDSO has also made a cost benefit analysis in this regard one year back. In this way the Railways can save more than

Rs. 2,000 crores in a year. This matter was also considered by the Standing Committee on Railways. There is always a shortage of funds in the Ministry of Railways. The introduction of this technology would help various developmental projects. I would like to know from the hon. Minister whether the cost benefit analysis was completed by the RDSO. What would be the actual benefit by the introduction of this technology?

श्री नीतीश कुमार: मैडम, यह टेक्नालाजी का सवाल नहीं है, सबसे पहले हम इसको क्लैरीफाई करना चाहते हैं। माननीय सदस्य ने इसका पत्र भी लिखा था। हमने इसको इक्जामिन करने का निर्देश दिया था और जब इनका यह प्रश्न आया तो मैंने खुद भी इस प्रश्न के उत्तर की तैयारी के सिलसिले में अध्ययन किया। हमने पाया है कि यह जियोनेटैक्स बैटरी रीजनरेटर कोई जेनेरिक नाम नहीं है, बल्कि यह एक ब्रांड नाम है। इसके बारे में इन लोगों ने एकाध जगह कुछ डिमांस्ट्रेशन किया है कि इससे क्या हो सकता है । लेकिन कोई अंतिम नतीजे पर आरडीएसओ नहीं पहुंच पाया है। सबसे बड़ी बात है कि आरडीएसओ के द्वारा बार-बार इस फर्म से पूछा जा रहा है कि आपके ओरिजिनल मैनुफैक्चर्स कौन हैं, उनके बारे में पूरा बताइए कि यह क्या टेक्नालाजी है। दूसरे मुल्कों में अगर इसका इस्तेमाल हो रहा है या दूसरे लोग अगर इसको एडाप्ट कर चुके हैं तो उनके रिजल्ट्स क्या है? यह बार-बार उनको कहा गया, जैसे कि हमने मूल स्टेटमेंट में इनको बताया है, तो वह नहीं मिला। अभी एक डिमांस्ट्रेशन प्रेजेंटेशन भी इन लोगों ने दो दिन पहले 31 जुलाई को किया, उसमें भी उनसे ये सवाल पूछे गए कि आखिरकार यह जो बैटरी रीजनरेटर है इसके पीछे क्या टेक्नालाजी है। आपके टेक्निकल स्पेसीफिकेशंस क्या हैं और किस कंट्री में इसका इस्तेमाल हुआ है? अगर किसी ने इस्तेमाल किया है तो उसका रिजल्ट क्या है? यह बात है। जैसे कि अभी माननीय सदस्य ने कहा है, मुझे जानकारी मिली है कि इन्होंने स्वयं स्टेंडिंग कमेटी में इसको उठाया था। उन चीजों को भी हमने देखा है। लेकिन बुनियादी सवाल यह है और हमारे पास इनका ब्रोशर भी है, यह मोहता ओवरसीज प्राइवेट लिमिटेड, The Sole selling agents for India, Nepal Bangladesh and Burma. यह क्या है—An exclusive product made in Germany. जर्मनी में कहां बना है, इसकी कोई जानकारी नहीं है और किसके लिए—Vector Productions Limited, United Kingdom. कहां यूनाइटेड किंगडम में? इसकी कोई जानकारी नहीं है। इस प्रकार का एक ब्रोशर भी आया है। इस ब्रोशर की भी बड़ी इंटरेस्टिंग रीडिंग है। ब्रोशर में इन लोगों ने अपनी तरफ से लिख दिया है। Few of our trialed costomers और ट्रायल्ड की भी स्पेलिंग "trialed"। अब हमने डिक्शनरी में खोजा लेकिन इसका अर्थ नहीं मिल पाया। अपनी तरफ से नाम लिख दिया है—मिनिस्ट्री आफ रेलवेज, डिफेंस आर्गेनाइजेशन, बैटरी मैनुफैक्चरर्स, आसाम स्टेट इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड, मेघालय स्टेट इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड, प्रायवेट आर्गेनाइजेशंस। इनसे बार-बार पूछा जा रहा है। मिनिस्ट्री आफ रेलवे तो इनका कोई कस्टमर

नहीं है। अभी तो इन्होंने एक्सपेरीमेंट के लिए खुद शो किया था। एक्सपेरीमेंट किया था आलमबाग वर्कशाप में और उसका भी जो एनेलिसिस हुआ है वह पूरा नहीं कहा जा सकता है ट्रायल के लिए दो कोचेज में लगाकर दिखाया गया तो वह भी एक साल के पहले समाप्त हो गया। इसलिए ट्रायल कम्प्लीट नहीं हो पाया है। इसलिए इसमें कॉफी डिस्क्रीपैंसीज है और यह ब्रांड नेम है। यह कोई टेक्नालाजी नहीं है। जेनेरिक चीज नहीं है। इसके बारे में जब तक वे डिटेल्ड टेक्निकल स्पेसीफिकेशंस नहीं देंगे और अगर कोई दावा करें कि हमारी चीज आप खरीद लीजिए—एक सेट का दाम 18 लाख रुपए होगा—और इसको अपनी वर्कशाप में लगा दीजिए, इससे आपको इतना फायदा होगा, यह असेसमेंट तो नहीं किया जा सकता है। यह गवर्नमेंट आर्गेनाइज़ेशन है। कभी भी नई टैक्नोलोजी लेंगे तो उसका ट्रायल करेंगे, एक्सपैरीमेंट करेंगे। इसके लिए रेलवे में आरडीएसओ है और वह इसको कर रही है। इनसे बार-बार टैक्नीकल डिटेल्ज मांगी जा रही हैं इसलिए इसके चलते इस पर कोई निर्णय नहीं हो पा रहा है।

उपसभापति: सैकंड सप्लीमेंटरी।

डा॰ अरुण कुमार शर्मा: हां, सैकंड सप्लीमेंटरी।

उपसभापति: अब तो इन्होंने सारा मामला ही खत्म कर दिया। अब इसमें सप्लीमेंटरी की गुंजाइश नहीं है।

DR. ARUN KUMAR SARMA: Madam, part (d) of my question was about the time taken in actual implementation, and the target fixed to do so. The point is that even for this full trial, the RDSO, or the Railway organisation, took more than a year. I want to know whether this technology is useful and helpful for the Railways. If it is helpful, it should be implemented. That is the point. If it can save money, and it is good for the Railways, and also for the country, it should be accepted. But there should be a time-limit. If it is not really beneficial and we reject the technology, that is also good. But the time taken was the maximum. Can we fix a time-limit? That was my question and that was not answered.

श्री नीतीश कुमार: महोदया, हमने पूरा स्टेटमेंट दे दिया है, उसका सवाल नहीं है। सबसे पहली बात हम यह बताना चाहते हैं कि जैसे कहा जाता है कि इससे क्या पैसा बचेगा। अभी हम बैटरी का इस्तेमाल करते हैं। उसकी लाइफ तीन से चार साल है। रेलवे के कोचेज़ में ट्रेन लाइटिंग के लिए, एअर कंडीशनिंग के लिए और दूसरे कामों के लिए उसका लोकोमोटिव में या कोचेज़ में इस्तेमाल हो रहा है। इस फर्म का दावा है कि यह जो जियोनेटैक्स बैटरी रिजेनरेटर है यह इसकी लाइफ को एनहांस कर देगा। लेकिन यह लाइफ को एनहांस करेगा या नहीं करेगा इसके बारे में जब वह टैक्नीकल स्पेसीफिकेशन देंगे तो उसकी बाकायदा साईंटिफिक एनैलेसिस

होगी। किसी के कह देने मात्र से एक रिजेनरेटर सैट 18 लाख रुपये में खरीद लिया जाना, सरकार के सिस्टम में यह संभव नहीं है। जहां तक टाइम लिमिट की बात है तो यह डिटेल दे ही नहीं पा रहे हैं जबकि बार-बार इनसे पूछा जा रहा है और अभी फिर पूछा गया है कि आप टैक्नीकल स्पेसीफिकेशन दीजिए। इसका दूसरे जो इस्तेमाल करने वाले लोग हैं उनका क्या रिजल्ट हैं, उनको क्या फायदा हुआ है, यह आप बताइये। जहां तक फायदे की बात कही जा रही है तो मोटे तौर पर हमने अनुमान लगाया है कि तीन से चार साल तक हमारी बैटरी की लाइफ होती है। अगर मान लिया जाए कि एक बैटरी कास्ट करती है नॉन ए॰ सी॰ में 50 हजार रुपया, ए॰ सी॰ में 1 लाख 25 हजार रुपया, इसी प्रकार से लोकोमोटिव में जो इस्तेमाल होती है उसका लगभग 50 हजार रुपया है। मोटे तौर पर हमने अनुमान लगाया है कि हर साल बैटरी प्रोक्योरमेंट में लगभग 50 करोड़ रुपये का खर्च होता है। यह स्पेसेफिक फिगर नहीं है। अगर हम लाइफ तीन साल ही लेकर चलें तो रिप्लेसमेंट के चलते कोई 50 करोड़ रुपये की जरूरत होती है। इनका कहना है कि हम लाइफ को 6 साल बना देंगे और डबल भी करेंगे तो इससे 25 करोड़ रुपये की सेविंग होगी। तीन सौ करोड़ रुपये की सेविंग का ऐसा कोई फिगर हमारी समझ से परे है। फिर भी यह दावा करते है कि sole-selling agent for India हैं। यह कोई टैक्नोलोजी नहीं है, यह एक पर्टिकुलर प्रोडक्ट के बारे में कह रहे हैं और उसका जो ब्रोशर दिया है वह बड़ा एतराज करने लायक है। इन्होंने खुद लिख दिया है कि रेलवे हमारा कस्टमर है, ट्रायल्ड कस्टमर और जिसके स्पैलिंग से उसका अर्थ डिक्शनरी में नहीं मिला। मिनिस्ट्री ऑफ रेलवेज़ इनका कोइ कस्टमर नहीं है, ट्रायल्ड कस्टमर की तो बात छोड़ दीजिए। इस प्रकार किसी चीज के बारे में फैसला ले लेना इतना आसान नहीं है। अगर टैक्नीकल स्पेसीफिकेशंज वह दें और दूसरे देशों में, जैसे दावा किया गया कि एडवांस कंट्रीज में इसका इस्तेमाल हो रहा है तो उनके इस्तेमाल के क्या रिज़ल्ट्स हैं और उनका प्रिंसीपल मैनुफैक्चर्र कौन है, उसकी टैक्नीकल डिटेल्ज़ वह दें, स्पेसीफिकेशंज दें ताकि उस स्पेसीफिकेशंज को फर्म अप करके अगर यह निकला कि इसके माध्यम से कुंछ फायदा हो सकता है तो इसके लिए जब हम प्रोक्योरमेंट करना चाहेंगे तो वह टैक्नीकल स्पेसीफिकेशन चाहिए, क्योंकि हम ऐसे ही किसी से खरीद नहीं सकते । हमको इसके लिए टेंडर प्रोसीज़र में जाना होगा। तो यह सारी स्थिति है। मैं माननीय सदस्य से आग्रह करूंगा कि रेलवे ने जो उनसे मांग की है वह सारी डिटेल प्रोवाइड करा दें ताकि इसके बारे में आरडीएसओ एग्जामिन कर सके और उसके बाद जो नतीजा निकलेगा। उसके आधार पर आगे की कार्यवाही हो सकती है।

उपसभापति: ठीक है। अब इस पर कोई सवाल तो उठ नहीं सकता। अब तो आपका नाम विदड्रा हो गया है। Mr. Virumbi, there is nothing left in it. The Minister has said that there is no existence of any technology or back-up. Still , if you want to have further information, you may go ahead. But I don't think he is going to give anything better than what he has already given.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Madam, from the reply given by the hon. Minister, we find that a particular company is approaching the Ministry. But we are not worried as to who has approached and what the problem with that company is. The other information given by the hon. Minister is that the test is being done in the Railway Ministry. (*Interruptions*) Yes, they said that it is under trial and it is working only for 6—8 cycles. I want to know from the hon. Minister whether any regeneration technology in this field is available in Germany, Britain and America. If so, whether the Railway Ministry has got any mechanism to interact with those countries and find out whether it is economically viable and technically feasible in Indian conditions so that it can be used in the Indian Railways. If the Railway Ministry doesn't have such a mechanism in place, then, have they got any plan to create such a mechanism? You leave this private company; I am not worried about it.

श्री नीतीश कुमार: माननीय उपसभापति महोदया, माननीय सदस्य ने कहा कि इस कंपनी का दावा है कि रिजनरेट करेंगे, लेकिन हमारा बैटरी चार्जिंग सिस्टम है जिससे कोच में वायर लगा रहता है और सेल्फ चार्जिंग होती रही है या फिर वह वर्कशाप में गया तो वहां उसका मैकेनिज्म है, लेकिन रेलवे के पास इस प्रकार की इंफॉर्मेशन अवेलेबल नहीं है कि दुनिया के दूसरे मुल्कों में इस प्रकार का कोई रिजनरेटर या इस प्रकार की टैक्नोलाजी इस्तेमाल हो रही है या नहीं। अब माननीय सदस्य ने सुझाव दिया है तो रेल मंत्रालय को कहूंगा कि वह इंटरनेशनल रेलवे यूनियन, यू०आई०सी० से संपर्क कर पता करने की कोशिश करें कि दूसरे रेलवे सिस्टम में ऐसी कोई टैक्नोलॉजी है या नहीं।

Conservation of lakes and ponds

*285. SHRIMATI VANGA GEETHA: Will the Minister of ENVIRONMENT AND FORESTS be pleased to state:

(a) whether any separate authority has been constituted for conservation and management of all the water bodies;

(b) if so, the details thereof; and

(c) if not, how the need to conserve lakes, ponds etc. would be taken care of?

THE MINISTER OF ENVIRONMENT AND FORESTS (SHRI T.R. BAALU): (a) to (c) A statement is laid on the Table of the House.